



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 257]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जुलाई 5, 2018/आषाढ़ 14, 1940

No. 257]

NEW DELHI, THURSDAY, JULY 5, 2018/ASHADHA 14, 1940

भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 5 जुलाई, 2018

दूरसंचार अंतरसंयोजन (संशोधन) विनियम, 2018

(2018 का 4)

**मिसिल संख्या 10-10/2016-बीबीएण्डपीए.** — भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 1997 (1997 का 24) की धारा 11 की उप-धारा (1) के खंड (ख) के उप-खंडों (ii), (iii) और (iv) के साथ पठित धारा 36 के अंतर्गत उसे प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण, दूरसंचार अंतरसंयोजन विनियम, 2018 (2018 का 1) में संशोधन करने के लिए एतद्वारा निम्नलिखित विनियम बनाता है, अर्थातः—

1	<p>(1) इन विनियमों को दूरसंचार अंतरसंयोजन (संशोधन) विनियम, 2018 (2018 का 4) कहा जाएगा ।</p> <p>(2) ये आधिकारिक राजपत्र में उनके प्रकाशन की तारीख से प्रवृत्त होंगे ।</p>
2	<p>दूरसंचार अंतरसंयोजन विनियम, 2018 (2018 का 1) (जिसे इसमें आगे मूल विनियम कहा गया है) के विनियम 6 के उपविनियम (3) के बाद निम्नलिखित खंड जोड़े जाएंगे, नामतः:</p> <p>“बशर्ते 1 फरवरी, 2018 से पूर्व मुहैया कराए गए सभी पोर्ट्स के लिए पोर्ट प्रभार और अवसंरचना प्रभार का भुगतान दिनांक 1 फरवरी, 2018 से पूर्व उन पर लागू निबंधन और शर्तों के अनुरूप किया जाता रहेगा।”</p>
3	<p>मूल विनियमों के विनियम 8 के लिए निम्नलिखित विनियम प्रतिस्थापित किए जाएंगे, नामतः—</p> <p><b>‘पीओआई के संवर्धन हेतु अनुरोध</b> — (1) प्रत्येक सेवा प्रदाता, हर छह माह पर, अपने अंतरसंयोजन सेवा प्रदाता को प्रत्येक पीओआई पर अगले छह माह के लिए व्यस्त घंटा आउटगोइंग ट्रैफिक के बारे में अपना पूर्वानुमान बताएगा और ऐसा पहला पूर्वानुमान दूरसंचार अंतरसंयोजन (संशोधन) विनियम, 2018 के लागू होने के साठ दिनों के भीतर मुहैया कराना होगा और इसके बाद हर वर्ष 1 अप्रैल और 1 अक्टूबर को मुहैया कराना होगा।</p>

	<p>(2) एक सेवा प्रदाता पीओआई पर अतिरिक्त पोर्ट्स के लिए दूसरे सेवा प्रदाता से अनुरोध कर सकता है, बशर्ते कि ऐसे पीओआई की क्षमता का अनुमानित उपयोग, अनुरोध प्रस्तुत करने की तिथि से साठ दिनों की समाप्ति पर, जिसकी गणना इन विनियमों की अनुसूची II में दिए गए तरीके से की गई है, 85 प्रतिशत से अधिक रहने की संभावना है और पीओआई की क्षमता के अनुमानित उपयोग का निर्धारण व्यस्त घंटे के दौरान, पिछले साठ दिनों के लिए दैनिक ट्रैफिक के आधार पर किया जाएगा:</p> <p>बशर्ते सेवा प्रदाता अतिरिक्त पोर्ट्स की ऐसी अतिरिक्त संख्या के लिए अनुरोध करेगा जिससे अनुरोध करने की तिथि से साठ दिनों की समाप्ति पर ऐसे पीओआई की क्षमता का उपयोग 75 प्रतिशत से कम होने की संभावना हों।”</p>
4	<p>मूल विनियमों के विनियम 9 में,</p> <p>(क) उपविनियम (1) में, “पांच कार्यदिवसों” को “सात कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;</p> <p>(ख) उपविनियम (2) में, “तीन कार्यदिवसों” को “पांच कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;</p> <p>(ग) उपविनियम (3) में, “पांच कार्यदिवसों” जहां—कहीं भी उल्लेख हों, को “दस कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;</p> <p>(घ) उपविनियम (4) में, “तीन कार्यदिवसों” को “दस कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;</p> <p>(ड.) उपविनियम (5) में, “पांच कार्यदिवसों” को “दस कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;</p>
5	<p>मूल विनियमों की अनुसूची I के बाद, निम्नलिखित अनुसूची जोड़ी जाएगी, नामतः—</p> <p style="text-align: center;"><b>“अनुसूची II</b></p> <p>पीओआई के चैनलों की दी गई संख्या के लिए सेवा के 0.5 प्रतिशत ग्रेड हेतु इसकी क्षमता का आंकलन इरलांग बी सारणी से किया जाएगा। पीओआई के पोर्ट्स के संवर्धन की गणना का नमूना नीचे दर्शाया गया है :</p> <p>मान लीजिए सेवा प्रदाता ए के पास अपने आउटगोइंग ट्रैफिक के लिए, सेवा प्रदाता बी के साथ वर्तमान में 600 चैनलों के पीओआई है, तो इरलांग बी सारणी के अनुसार, सेवा के 0.5 प्रतिशत ग्रेड पर ऐसे पीओआई की क्षमता 562.3 इरलांग होगी। अब जब आज से साठ दिनों की समाप्ति पर सेवा प्रदाता ए का अनुमानित आउटगोइंग ट्रैफिक 477.95 इरलांग (अर्थात् पीओआई क्षमता का 85 प्रतिशत) से अधिक होगा, तो वह सेवा प्रदाता बी से उतनी संख्या में पोर्ट्स के लिए पीओआई की क्षमता बढ़ाने का अनुरोध कर सकता है, जिससे यह 637.27 इरलांग (अर्थात् 477.95/0.75) से अधिक हो जाए। इसके परिणामस्वरूप इरलांग बी सारणी के अनुसार, उक्त पीओआई पर पोर्ट्स में लगभग 77 चैनलों का संवर्धन होगा।”</p>

एस. के. गुप्ता, सचिव

[विज्ञापन-III/4/असा./135/18]

**टिप्पणी 1:** मूल विनियम दिनांक 01.01.2018 की मिसिल संख्या 10-10/2016-बीबीएण्डपीए (2018 का 1) के तहत प्रकाशित किए गए थे।

**टिप्पणी 2:** व्याख्यात्मक ज्ञापन में दूरसंचार अंतरसंयोजन (संशोधन) विनियम, 2018 (2018 का 4) के उद्देश्यों और कारणों को स्पष्ट किया गया है।

**“दूरसंचार अंतरसंयोजन (संशोधन) विनियम, 2018” दिनांक 05.07.2018 का व्याख्यात्मक ज्ञापन**

1. प्राधिकरण ने 1 जनवरी, 2018 को दूरसंचार अंतरसंयोजन विनियम, 2018 अधिसूचित किए थे। ये विनियम 1 फरवरी, 2018 से प्रभावी हो गए हैं।
  2. कुछ हितधारकों ने प्राधिकरण को उपरोक्त विनियमों को कार्यान्वित करने में आ रही मुश्किलों के बारे में लिखा था। तदनुसार, सेवा प्रदाताओं के दृष्टिकोण को समझने के लिए भादूविप्रा में 9 मार्च, 2018 और 19 मार्च, 2018 को उनके साथ बैठकें आयोजित की गई थी। इन बैठकों में चर्चा के दौरान, सेवा प्रदाताओं ने मुख्य रूप से निम्नलिखित मुद्दे उठाए थे:
 

(क) विनियम के अनुसार, पोर्ट्स को दो तरफा (टू वे) से एक तरफा (वन वे) में बदलने के बाद, टीएसपी के बीच अदा किए जा रहे मौजूदा वार्षिक पोर्ट प्रभारों की स्थिति क्या रहेगी।

(ख) चूंकि भादूविप्रा ने क्यूओएस विनियमों के तहत 0.5 प्रतिशत पीओआई कंजेशन मानदंड पहले ही निर्धारित कर दिया है, इसलिए पीओआई क्षमता उपयोग को 60 प्रतिशत से नीचे लाने के लिए अतिरिक्त मानदंड की आवश्यकता नहीं है। उनके अनुसार, वर्तमान में पीओआई का उनकी क्षमता का उच्च स्तर पर जैसे कि 85 से 90 प्रतिशत तक इस्तेमाल किया जा रहा है तब भी क्यूओएस मानदंडों का अनुपालन किया जा रहा है। बहरहाल, विनियम में पीओआई का 60 से 70 प्रतिशत उपयोग निर्दिष्ट किया गया है, जो अनुचित है क्योंकि इसके कारण नेटवर्क संसाधनों का कम उपयोग होगा और अनावश्यक लागत निहित होगी।

(ग) समयबद्ध तरीके से पोर्ट मुहैया कराने के लिए उन्होंने सुझाव दिया कि मौजूदा पद्धति के अनुसार, मांगकर्ता अगले 6 माह के लिए अपेक्षित पोर्ट क्षमता का पूर्वानुमान बनाना जारी रखेंगे ताकि अन्य पक्ष तदनुसार अपने नेटवर्क को तैयार करने में समर्थ हो सकें।

(घ) सेवा प्रदाताओं के अनुसार, पीओआई क्षमता का संवर्धन एक जटिल प्रक्रिया है जिसमें कई डोमेन्स जैसे कोर, ट्रांसमिशन और स्विचिंग आदि और इन डोमेन्स से जुड़े विभिन्न तकनीकी, वाणिज्यिक, प्रापण और लॉजिस्टिक मुद्दे शामिल होते हैं जिससे विनियम में निर्धारित 21 दिनों की समयसीमा एक चुनौती बन जाती है।
  3. प्राधिकरण ने सेवा प्रदाताओं द्वारा उठाए गए मुद्दों की जांच की और 08.05.2018 को हितधारकों के परामर्श के लिए “प्रारूप दूरसंचार अंतरसंयोजन (संशोधन) विनियम, 2018” जारी किया। सार्वजनिक परामर्श के लिए प्रारूप विनियम भादूविप्रा की वेबसाइट अर्थात् [www.trai.gov.in](http://www.trai.gov.in) पर भी अपलोड किया गया था। हितधारकों से 18.05.2018 तक अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। 8 हितधारकों से टिप्पणियां प्राप्त की गई थी।
- क. 08.05.2018 को जारी “प्रारूप दूरसंचार अंतरसंयोजन (संशोधन) विनियम, 2018” में उठाए गए मुख्य मुद्दों का विश्लेषण परामर्श के लिए निम्नलिखित मुद्दे उठाए गए थे:

(i) दूरसंचार अंतरसंयोजन विनियम, 2018 (2018 का 1) (इसमें जिसे मूल विनियम कहा गया है) के विनियम 6 में उपविनियम (3) के बाद निम्नलिखित खंड जोड़ा जाएगा, अर्थात्:—

“बशर्ते 1 फरवरी, 2018 से पूर्व मुहैया कराए गए सभी पोर्ट्स के लिए पोर्ट प्रभार और अवसंरचना प्रभार का भुगतान दिनांक 1 फरवरी, 2018 से पूर्व उन पर लागू निबंधन और शर्तों के अनुरूप किया जाता रहेगा।”

(ii) मूल विनियमों के विनियम 8 को निम्नलिखित विनियम से प्रतिस्थापित किया जाएगा:

**“पीओआई के संवर्धन हेतु अनुरोध—** (1) प्रत्येक सेवा प्रदाता हर छह माह पर अपने अंतरसंयोजन सेवा प्रदाता को प्रत्येक पीओआई पर अगले छह माह के लिए व्यस्त घंटा आउटगोइंग ट्रैफिक के बारे में अपना पूर्वानुमान बताएगा और ऐसा पहला पूर्वानुमान “दूरसंचार अंतरसंयोजन (संशोधन) विनियम, 2018” के लागू होने के 60 दिनों के भीतर मुहैया कराना होगा और इसके बाद हर वर्ष 1 अप्रैल और 1 अक्टूबर को मुहैया कराना होगा।

(2) एक सेवा प्रदाता पीओआई में अतिरिक्त पोर्ट्स के लिए दूसरे सेवा प्रदाता से अनुरोध कर सकता है, यदि ऐसे पीओआई की क्षमता का अनुमानित उपयोग, अनुरोध प्रस्तुत करने की तिथि से साठ दिनों की समाप्ति पर, जिसकी गणना इन विनियमों की अनुसूची II में दिए गए तरीके से की गई है, 85 प्रतिशत से अधिक रहने की संभावना है और पीओआई की क्षमता के अनुमानित उपयोग का निर्धारण व्यस्त घंटे के दौरान, पिछले साठ दिनों के लिए दैनिक ट्रैफिक के आधार पर किया जाएगा :

“ बशर्ते सेवा प्रदाता अतिरिक्त पोर्ट्स की ऐसी अतिरिक्त संख्या के लिए अनुरोध करेगा जिससे अनुरोध करने की तिथि से साठ दिनों की समाप्ति पर ऐसे पीओआई की क्षमता का उपयोग 75 प्रतिशत से कम होने की संभावना हों।”

(iii)

मूल विनियमों के विनियम 9 में,

(क) उपविनियम (1) में, “पांच कार्यदिवसों” को “साठ कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;

(ख) उपविनियम (2) में, “तीन कार्यदिवसों” को “पांच कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;

(ग) उपविनियम (3) में, “पांच कार्यदिवसों” जहां-कहीं भी उल्लेख हों, को “दस कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;

(घ) उपविनियम (4) में, “तीन कार्यदिवसों” को “दस कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;

(ङ) उपविनियम (5) में, “पांच कार्यदिवसों” को “दस कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;

(iv) मूल विनियमों की अनुसूची I के बाद, निम्नलिखित अनुसूची जोड़ी जाएगी, नामतः—

### “अनुसूची II

पीओआई के चैनलों की दी गई संख्या के लिए सेवा के 0.5 प्रतिशत ग्रेड हेतु इसकी क्षमता का आंकलन इरलांग बी सारणी से की जाएगी। पीओआई के पोर्ट के संवर्धन की गणना का नमूना नीचे दर्शाया गया है:

(i) मान लीजिए सेवा प्रदाता ए के पास अपने आउटगोइंग ट्रैफिक के लिए, सेवा प्रदाता बी के साथ वर्तमान में 600 चैनलों के पीओआई है, तो इरलांग बी सारणी के अनुसार, सेवा के 0.5 प्रतिशत ग्रेड पर ऐसे पीओआई की क्षमता 562.3 इरलांग होगी। अब जब आज से साठ दिनों की समाप्ति पर सेवा प्रदाता ए का अनुमानित आउटगोइंग ट्रैफिक 477.95 इरलांग (अर्थात् पीओआई क्षमता का 85 प्रतिशत) से अधिक होगा, तो वह सेवा प्रदाता बी से उतनी संख्या में पोर्ट्स के लिए पीओआई की क्षमता बढ़ाने का अनुरोध कर सकता है, जिससे यह 637.27 इरलांग (अर्थात् 477.95/0.75) से अधिक हो जाए। इसके परिणामस्वरूप इरलांग बी सारणी के अनुसार, उक्त पीओआई पर पोर्ट्स में लगभग 77 चैनलों का संवर्धन होगा।”

5. हितधारकों से प्राप्त टिप्पणियों और सूचनाओं के आधार पर इन मुद्दों का विश्लेषण नीचे प्रस्तुत किया जा रहा है:

(1) दूरसंचार अंतरसंयोजन विनियम, 2018 (2018 का 1) (इसमें जिसे मूल विनियम कहा गया है) के विनियम 6 में उपविनियम

(3) के बाद निम्नलिखित खंड जोड़ा जाएगा, अर्थात्—

“बशर्ते 1 फरवरी, 2018 से पूर्व मुद्दया कराए गए सभी पोर्ट्स के लिए पोर्ट प्रभार और अवसंरचना प्रभार का भुगतान दिनांक 1 फरवरी, 2018 से पूर्व उन पर लागू निबंधन और शर्तों के अनुरूप किया जाता रहेगा।”

6. जहाँ कुछ हितधारकों ने इस खंड को जोड़ने का विरोध किया है, वहीं एक हितधारक ने प्रस्तावित संशोधन का समर्थन किया है। एक हितधारक ने कहा है कि प्रारूप संशोधन की विषयवस्तु/विषयागत मामला माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय में विचाराधीन है, इसलिए प्राधिकरण को मूल विनियमों में कोई संशोधन करने से पहले मामले के परिणाम की प्रतीक्षा करनी चाहिए।
7. प्रस्तावित संशोधन का समर्थन करने वाले हितधारक ने कहा कि प्रस्तावित संशोधन में उन टीएसपी को भी शामिल करना चाहिए, जिन्हें उनके पुराने एक्सेस सेवा लाइसेंस के समाप्त होने पर नया यूएल जारी किया गया है और जिन्होंने अपना अंतरसंयोजन करार का नवीकरण किए बिना दूसरे टीएसपी के साथ अपनी अंतरसंयोजन को जारी रखा है। इस हितधारक के अनुसार, पोर्ट्स के संवर्धन की जिम्मेदारी सिर्फ दूसरे टीएसपी की है; इसलिए उसे पोर्ट के संवर्धन के लिए भुगतान के लिए नहीं कहा जाना चाहिए, क्योंकि इसका प्रभाव पोर्ट प्रभागों के चल रहे विभिन्न कोर्ट केसों पर भी पड़ सकता है।
8. दूसरी ओर, इस खंड का विरोध करने वाले हितधारकों ने कहा कि प्रस्तावित खंड समानता और निष्पक्षता के सिद्धांत खिलाफ है और अंतरसंयोजन और विनियमों में पारस्परिकता की भावना के विपरीत है। उन्होंने यह भी कहा कि प्रत्येक सेवा प्रदाता को अपने आउटगोइंग ट्रैफिक के लिए सभी मीडिया अपेक्षाओं और व्ययों को वहन करना चाहिए। उनके अनुसार, विनियम यह अनिवार्य नहीं कर सकता कि वर्तमान पोर्ट के लिए, वर्तमान शर्तों पोर्ट प्रभागों और अवसंरचना प्रभागों के लिए जारी रहेंगे। उनकी ओर से यह भी कहा गया कि अंतरसंयोजन प्रभाग विनियमों द्वारा या परस्पर सहमति से निर्धारित किए जाए। एक हितधारक ने कहा कि मौजूदा पोर्ट के एक तरफा ट्रैफिक को कैरी करने के लिए परिवर्तित होने पर, दूसरे सेवा प्रदाता के आउटगोइंग ट्रैफिक के लिए उसके द्वारा इस्तेमाल किए गए पोर्ट के लिए भुगतान करना अनुचित है। हितधारक के अनुसार, पोर्ट प्रभाग विनियमों में संशोधन के अनुरूप, मौजूदा पोर्ट के लिए भी, प्रत्येक पक्ष को अपने नेटवर्क से आउटगोइंग ट्रैफिक को कैरी करने के लिए अपेक्षित ई-1 की लागत वहन करनी चाहिए।
9. यह तर्क कि प्रारूप संशोधन का विषयागत मामला माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय में विचाराधीन है, इसलिए प्राधिकरण को मूल विनियमों में कोई संशोधन करने से पहले मामले के परिणाम का इंतजार करना चाहिए, तर्कसंगत नहीं है। मामले में नोटिस जारी करते समय, माननीय न्यायालय ने आगे की कार्यवाही करने पर रोक नहीं लगाई है।
10. जहां तक लाइसेंस के समाप्त होने पर अंतरसंयोजन करार का नवीकरण करने और पोर्ट के संवर्धन से संबंधित मुद्दों की बात है तो इसका निर्णय मूल विनियमों में पहले ही लिया जा चुका है। यह वर्तमान संशोधन का विषयागत मामला नहीं है। इसके अलावा, इस संशोधन का पोर्ट प्रभागों की दर से कोई संबंध नहीं है।
11. हितधारकों का यह तर्क कि प्रस्तावित खंड समानता और निष्पक्षता के सिद्धांत के खिलाफ है और यह अंतरसंयोजन की पारस्परिक भावना के विपरीत है, गलत है क्योंकि निष्पक्षता और अपेक्षाएं, जो इसके आउटगोइंग ट्रैफिक को कैरी करने के लिए हैं, पोर्ट्स के परिवर्तन के बाद, प्रत्येक सेवा प्रदाता पोर्ट्स मांगेगा, वो अंतरसंयोजन में समानता और पारस्परिकता सुनिश्चित करेगा। नए पोर्ट्स के लिए अंतरसंयोजन प्रभाग सेवा प्रदाताओं की आपसी सहमति से तय किए जाएंगे। इस निर्णय को कार्यान्वित करने के लिए मौजूदा पोर्ट्स को दो तरफा से एक तरफा में बदलना जरूरी है। मौजूदा पोर्ट्स और संबंधित अवसंरचना जैसे को-लोकेशन जगह, दो सेवा प्रदाताओं के पोर्ट्स को जोड़ने वाला मीडिया को दो अंतरसंयोजन करने वाले सेवा प्रदाताओं द्वारा हस्ताक्षरित करार के अनुसार पहले ही तैयार कर लिया गया है। हितधारकों का यह तर्क कि मौजूदा पोर्ट्स के एक तरफा ट्रैफिक को कैरी करने के लिए परिवर्तित होने पर, अन्य सेवा प्रदाता द्वारा अपने आउटगोइंग ट्रैफिक के लिए इस्तेमाल किए गए पोर्ट्स के लिए भुगतान करना अनुचित है, उचित नहीं है क्योंकि परिवर्तन के बाद भी, दोनों सेवा

प्रदाताओं द्वारा मौजूदा पोर्ट्स का इस्तेमाल करना जारी रहेगा, जैसा कि पहले किया जा रहा था। मौजूदा पोर्ट्स के एक तरफा ट्रैफिक को कैरी करने के लिए बदलाव का मौजूदा अवसंरचना पर कोई प्रभाव नहीं होगा और इसलिए वाणिज्यिक व्यवस्था पर भी असर नहीं होगा। दिनांक 01.01.2018 को मूल विनियम जारी करते समय, प्राधिकरण का इरादा पोर्ट्स और अवसंरचना प्रभारों के संबंध में सेवा प्रदाताओं के बीच के मौजूदा व्यवस्था को प्रभावित करने का कभी नहीं रहा। यह खंड सिर्फ स्पष्ट करने और किसी तरह के भ्रम, जो बाद की तिथि में उत्पन्न हो सकता है, से बचने के लिए है।

12. तदनुसार, प्राधिकरण का यह मत है कि जहां तक मौजूदा पोर्ट्स के प्रभारों (1 फरवरी, 2018 से पहले मुहैया कराए गए) का संबंध है, इन पोर्ट्स को दो तरफा से एक तरफा में बदलने का प्रभाव दो कनक्टिंग सेवा प्रदाताओं के बीच पहले से मौजूद वाणिज्यिक व्यवस्था पर नहीं होगा।

13. हितधारकों की टिप्पणियों और आगे विश्लेषण के दृष्टिगत प्राधिकरण ने फैसला किया है कि:

दूरसंचार अंतरसंयोजन विनियम, 2018 (2018 का 1) के विनियम 6 में उपविनियम (3) के बाद निम्नलिखित खंड जोड़ा जाएगा, अर्थात्:—

“बशर्ते 1 फरवरी, 2018 से पूर्व मुहैया कराए गए सभी पोर्ट्स के लिए पोर्ट प्रभार और अवसंरचना प्रभार का भुगतान दिनांक 1 फरवरी, 2018 से पूर्व उन पर लागू निबंधन और शर्तों के अनुरूप किया जाता रहेगा।”

(2) मूल विनियमों के विनियम 8 को निम्नलिखित विनियम से प्रतिस्थापित किया जाएगा:

**“पीओआई के संवर्धन हेतु अनुरोध— (1) प्रत्येक सेवा प्रदाता हर छह माह पर अपने अंतरसंयोजन सेवा प्रदाता को प्रत्येक पीओआई पर अगले छह माह के लिए व्यस्त घंटा आउटगोइंग ट्रैफिक के बारे में अपना पूर्वानुमान बताएगा और ऐसा पहला पूर्वानुमान “दूरसंचार अंतरसंयोजन (संशोधन) विनियम, 2018” के लागू होने के 60 दिनों के भीतर मुहैया कराना होगा और इसके बाद हर वर्ष 1 अप्रैल और 1 अक्टूबर को मुहैया कराना होगा।**

**(2) सेवा प्रदाता पीओआई में अतिरिक्त पोर्ट के लिए दूसरे सेवा प्रदाता से अनुरोध कर सकता है, यदि ऐसे पीओआई की क्षमता का अनुमानित उपयोग, अनुरोध प्रस्तुत करने की तिथि से साठ दिनों की समाप्ति पर, जिसकी गणना इन विनियमों की अनुसूची II में दिए गए तरीके से की गई है, 85 प्रतिशत से अधिक रहने की संभावना है और पीओआई की क्षमता के अनुमानित उपयोग का निर्धारण व्यस्त घंटे के दौरान, पिछले साठ दिनों के लिए दैनिक ट्रैफिक के आधार पर किया जाएगा:**

**बशर्ते सेवा प्रदाता अतिरिक्त पोर्ट की ऐसी अतिरिक्त संख्या के लिए अनुरोध करेगा जिससे अनुरोध करने की तिथि से साठ दिनों की समाप्ति पर ऐसे पीओआई की क्षमता का उपयोग 75 प्रतिशत से कम होने की संभावना हो।”**

14. जहां तक पहले मुद्दे अर्थात् विनियम 8(1) का संबंध है, तो अधिकांश सेवा प्रदाताओं ने या तो प्रस्तावित प्रावधान के पक्ष में अपना मत व्यक्त किया है या कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है। प्रस्तावित प्रावधान का समर्थन करने वाले एक सेवा प्रदाता ने कहा कि पूर्वानुमान के अलावा, ट्रैफिक में प्रत्याशित वृद्धि ( इरलांग में) और पोर्ट्स की संख्या को भी शामिल किया जाना चाहिए। दूसरी ओर एक सेवा प्रदाता ने कहा है कि प्रस्तावित प्रावधान को छोड़ दिया जाए। इस टिप्पणी के समर्थन में यह तर्क रखा गया कि प्रारूप संशोधन का वर्ष में दो बार पूर्वानुमान का प्रावधान अंतरसंयोजित भागीदारों को आने वाली ट्रैफिक वृद्धि के स्वरूप के बारे में सूचित करने के लिए है और ई-1 पोर्ट्स की वास्तविक मांग से इसका कोई संबंध नहीं है। इस हितधारक के अनुसार, पिछले और आने वाली ट्रैफिक वृद्धि के स्वरूप के

आधार पर ई-1 के संवर्धन की सतत् प्रक्रिया को देखते हुए यह अपेक्षा अनावश्यक है। यह भी तर्क रखा गया कि इसके कारण नए प्रवेशकर्ता और टीएसपी के बीच विवाद का नया मुद्दा आएगा, जो ई-1 संवर्धन हेतु अनुमानों पर झगड़ना शुरू कर देंगे। इसकी वजह से ऐसी स्थिति बन सकती है जिसमें वर्तमान टीएसपी ट्रैफिक अनुमान की अनुपस्थिति में तत्काल संवर्धन से इंकार कर सकते हैं, जो वर्ष में केवल दो बार प्रस्तुत किए जा सकते हैं। एक हितधारक ने कहा कि पूर्वानुमान का अंतराल छह माह से घटा कर तीन माह किया जाना चाहिए।

15. विभिन्न सेवा प्रदाताओं के अंतरसंयोजित नेटवर्क एक प्रणाली के रूप में काम करते हैं, जिसके लिए नेटवर्कों के बीच वॉइस कॉल को कंजेशन मुक्त तरीके से पूर्ण करना जरूरी होता है। इस मकसद को पूरा करने के लिए स्विचिंग और ट्रांसमिशन नेटवर्क क्षमताओं के विस्तार की योजना बनाने के लिए नियमित अंतराल पर ट्रैफिक अनुमान महत्वपूर्ण हैं। विशेषकर, यह तब ज्यादा महत्वपूर्ण हो जाता है, जब एक सेवा प्रदाता के निर्णय का असर अंतरसंयोजन सेवा प्रदाता के नेटवर्क की क्षमता नियोजन पर पड़ने की संभावना हो। साल में दो बार ट्रैफिक के अनुमान से प्रत्येक सेवा प्रदाता को अपने नेटवर्क के विस्तार के लिए सूचना अग्रिम में और समय पर मिल सकेगी। यह अपेक्षित है कि ट्रैफिक के अनुमान से विनियमों में निर्धारित समय-सीमा के भीतर पीओआई का संवर्धन सुनिश्चित करने में मदद मिलेगी। इस आशंका का कि इससे कोई मकसद पूरा नहीं होगा और इसके कारण बिना किसी औचित्य के विवाद का नया मुद्दा उत्पन्न होगा, का कोई तर्क नहीं है। पर्याप्त सुरक्षापाय जैसे टीआईआर, 2018 के तहत प्रारंभिक अंतरसंयोजन मुद्देय कराने और पीओआई के संवर्धन के लिए समय-सीमा परिभाषित करने और टीआईआर, 2018 में वर्तमान संशोधन को देखते हुए ऑपरेटरों द्वारा इंकार की कोई संभावना वास्तविक प्रतीत नहीं होती है। तदनुसार, प्राधिकरण का यह मत है कि प्रारंभ में 60 दिन के भीतर और बाद में वर्ष में दो बार ट्रैफिक अनुमान की शर्त औचित्यपूर्ण है। जहां तक पोर्ट्स की संख्या और ट्रैफिक को (इरलांग में) अनुमानों में शामिल करने का संबंध है, तो वर्तमान संशोधन में अनुसूची-II को जोड़ने से इस मसले का पहले ही ध्यान रखा जा चुका है।
16. दूसरे मुद्दे अर्थात् 8(2) पर हितधारकों से अलग-अलग राय प्राप्त हुई है। कुछ हितधारकों का यह मत था कि पोर्ट के संवर्धन का मुद्दा ऑपरेटरों के आपसी चर्चा के लिए छोड़ दिया जाए और कोई नियामक अधिदेश न थोपा जाए। उन्होंने यह भी कहा कि 0.5 प्रतिशत पीओआई कंजेशन मानदंड पहले से निर्धारित है; इसलिए क्षमता उपयोग के आधार पर अतिरिक्त मानदंड की कोई आवश्यकता नहीं है। कुछ हितधारकों ने यह भी कहा कि पीओआई के संवर्धन के अनुरोध को 90 प्रतिशत (85 प्रतिशत के स्थान पर) पर प्रारंभ किया जा सकता है जबकि संवर्धन करने और क्यूओएस को बनाए रखने के लिए पर्याप्त क्षमता अभी भी उपलब्ध है। संवर्धन के अनुरोध ऐसे अतिरिक्त पोर्ट के लिए किए जा सकते हैं, जो उपयोग को 80 प्रतिशत पर ला सकते हैं। यह तर्क रखा गया कि सर्किटों की बढ़ी हुई क्षमता पीओआई की कुशलता उपयोग को बढ़ाती है। हितधारकों ने इस संबंध में यह भी कहा कि यदि विनियम 8 और अनुसूची II, दोनों में इसे स्पष्ट किया जाएगा तो यह सहायक होगा कि व्यस्त घंटे को सेवा प्रदाता के लिए नेटवर्क स्तर पर सर्किट में सभी ट्रंक समूहों (और पीओआई लोकेशन) के लिए समय स्थिर दैनिक व्यस्त घंटा ट्रैफिक के रूप में स्पष्ट रूप से परिभाषित किया जाए और बाउंसिंग व्यस्त घंटे (बीबीएच) का उपयोग नहीं किया जाए।
17. इसके विपरीत, एक सेवा प्रदाता ने टीआईआर, 2018 के मौजूदा प्रावधान में किसी भी बदलाव का विरोध किया है। यह कहा गया कि पिछले 60 दिनों के ट्रैफिक की निगरानी करने की समयावधि अगले 60 दिनों के ट्रैफिक के अनुमान के रूप में इस्तेमाल करने के लिए काफी ज्यादा है क्योंकि यह मानना है कि 4 माह के लिए ट्रैफिक वृद्धि

एक जैसी रहेगी, संभावना बहुत कम है। इसलिए टीआईआर, 2018 के तहत मुहैया कराई गई समयावधि अर्थात् 30+30 दिन आदर्श है औ इसमें कोई बदलाव नहीं किया जाना चाहिए। यह भी कहा गया कि संवर्धन के लिए प्रस्तावित संशोधित 42 कार्यदिवसों की समयसीमा और प्रत्याशित ट्रैफिक सीमाओं में वृद्धि करने से पीओआई कंजेशन और कॉल विफलता का जोखिम काफी बढ़ जाएगा। इसके पीछे यह तर्क दिया गया कि यदि संवर्धन के बाद ट्रैफिक को कम करके 75 प्रतिशत किया जाता है और मांग केवल 85 प्रतिशत अनुमानित ट्रैफिक उपयोग स्तर पर की जाती है, तो वास्तविक ट्रैफिक वृद्धि में मामूली से अंतर से भी उपयोग 95 प्रतिशत से भी अधिक हो जाएगा, जिससे संवर्धन होने तक कॉल विफलता पहले ही शुरू हो चुकी होगी।

18. हितधारकों की टिप्पणियों का विश्लेषण करते समय प्राधिकरण ने पाया कि क्यूओएस विनियमों के जरिये निर्धारित पीओआई कंजेशन मानदंडों का अनुपालन सुनिश्चित करते समय, पीओआई क्षमता का आदर्श उपयोग सुनिश्चित करना भी महत्वपूर्ण है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि ये स्वतः विरोधी उद्देश्य हासिल किए जाएं, पीओआई क्षमता के संवर्धन के निर्णय को सिर्फ सेवा प्रदाताओं की परस्पर समझ पर नहीं छोड़ा जा सकता है। पीओआई के कंजेशन का नेटवर्क के दूसरे घटकों पर भी सर्पिल प्रभाव पड़ सकता है। तदनुसार, हमेशा पीओआई की क्षमता को इस तरीके से मापने की सलाह दी जाती है कि अधिकांश स्थितियों में पीओआई के कंजेशन से बचा जा सके। एक तरफ, 60 से 70 प्रतिशत के स्तर पर पीओआई के उपयोग के कारण नेटवर्क संसाधनों का कम उपयोग हो सकता है, दूसरी ओर 90 प्रतिशत या इससे अधिक स्तर पर उपयोग के कारण पीओआई कंजेशन हो सकता है। प्राधिकरण ने यह भी पाया कि समयावधि को तीस दिनों से बदलकर 60 दिन करने से अतिरिक्त पोर्ट्स के विश्लेषण और मुहैया कराने के लिए उपयुक्त विंडो उपलब्ध होगी। यह आशंका कि पीओआई क्षमता संवर्धन हेतु अनुरोध शुरू करने के लिए उपयोग का बढ़ा हुआ स्तर (85 प्रतिशत) या विश्लेषण या अनुमान लगाने की अवधि में वृद्धि (60 दिन) करने से पीओआई कंजेशन हो सकता है, निराधार है। इसके अलावा, प्राधिकरण का यह भी मत है कि समय स्थिर दैनिक व्यस्त घंटा ट्रैफिक वास्तविक ट्रैफिक की सच्ची तस्वीर नहीं दे सकेगा।

19. हितधारकों की टिप्पणियों और आगे विश्लेषण को देखते हुए प्राधिकरण ने निर्णय किया है कि:

मूल विनियमों के विनियम 8 को निम्नलिखित विनियम से प्रतिस्थापित किया जाएगा:

**“पीओआई के संवर्धन हेतु अनुरोध”**— (1) प्रत्येक सेवा प्रदाता हर छह माह पर अपने अंतरसंयोजन सेवा प्रदाता को प्रत्येक पीओआई पर अगले छह माह के लिए व्यस्त घंटा आउटगोइंग ट्रैफिक के बारे में अपना पूर्वानुमान बताएगा और ऐसा पहला पूर्वानुमान दूरसंचार अंतरसंयोजन (संशोधन) विनियम, 2018 के लागू होने के साठ दिनों के भीतर मुहैया कराना होगा और इसके बाद हर वर्ष 1 अप्रैल और 1 अक्टूबर को मुहैया कराना होगा।

(2) सेवा प्रदाता पीओआई पर अतिरिक्त पोर्ट्स के लिए दूसरे सेवा प्रदाता से अनुरोध कर सकता है, बशर्ते कि ऐसे पीओआई की क्षमता का अनुमानित उपयोग, अनुरोध प्रस्तुत करने की तिथि से साठ दिनों की समाप्ति पर, जिसकी गणना इन विनियमों की अनुसूची II में दिए गए तरीके से की गई है, 85 प्रतिशत से अधिक रहने की संभावना है और पीओआई की क्षमता के अनुमानित उपयोग का निर्धारण व्यस्त घंटे के दौरान, पिछले साठ दिनों के लिए दैनिक ट्रैफिक के आधार पर किया जाएगा:



बशर्ते सेवा प्रदाता अतिरिक्त पोर्ट्स की ऐसी अतिरिक्त संख्या के लिए अनुरोध करेगा जिससे अनुरोध करने की तिथि से साठ दिनों की समाप्ति पर ऐसे पीओआई की क्षमता का उपयोग 75 प्रतिशत से कम होने की संभावना हों।”

## (3)

मूल विनियमों के विनियम 9 में,
(क) उपविनियम (1) में, “पांच कार्यदिवसों” को “सात कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;
(ख) उपविनियम (2) में, “तीन कार्यदिवसों” को “पांच कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;
(ग) उपविनियम (3) में, “पांच कार्यदिवसों” जहां-कहीं भी उल्लेख हों, को “दस कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;
(घ) उपविनियम (4) में, “तीन कार्यदिवसों” को “दस कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;
(ङ) उपविनियम (5) में, “पांच कार्यदिवसों” को “दस कार्यदिवसों” से प्रतिस्थापित किया जाएगा;

20. इस मुद्दे पर हितधारकों से अलग-अलग उत्तर प्राप्त हुए हैं। एक तरफ, कुछ हितधारकों ने प्रस्तावित 42 कार्यदिवसों को समयावधि को बढ़ाने के लिए तर्क रखा है। बहरहाल, इनके मत भी अलग-अलग थे। जबकि एक राज्य पीएसयू ने सुझाव रखा कि प्रारंभिक अंतरसंयोजन के लिए कुल समयावधि कम से कम 70 दिन और संवर्धन के लिए कम से कम 60 दिन होनी चाहिए, कुछ हितधारकों ने कहा कि पीओआई के संवर्धन के कार्य में शामिल जटिलता और परस्पर-निर्भरता को देखते हुए संशोधित समयसीमा 60 कार्यदिवसों की होनी चाहिए और कुछेक का मत था कि 90 दिनों का पिछला अधिदेश आदर्श है। यह भी कहा गया कि अनुपालन का आकलन 60 कार्यदिवसों की अम्ब्रेला समयावधि में हो और प्रत्येक गतिविधि के लिए उल्लिखित दिनों की अवधि प्रतीकात्मक और सांकेतिक होनी चाहिए। यह समग्र समयसीमा के भीतर अंतिम उद्देश्य को हासिल करने के दौरान, दोनों अंतरसंयोजित ऑपरेटरों के लिए लचीलापन मुहैया कराएगा। दूसरी ओर, कुछ हितधारकों ने समयावधि में प्रस्तावित वृद्धि के विरोध में तर्क रखा है। एक हितधारक का यह मत है कि ये समयसीमाएं अधिक हैं क्योंकि दोनों पक्ष पीओआई में ट्रैफिक की निगरानी करते हैं और आने वाली अपेक्षाओं से अवगत हैं। अतः अन्य टीएसपी को पीओआई में अपने इन्कमिंग ट्रैफिक की वृद्धि की जानकारी है और उन्हें संवर्धन के लिए तैयार रहना चाहिए। इसलिए, टीआईआर 2018 में समय-सीमाएं आदर्श हैं और इसमें कोई बदलाव करने की आवश्यकता नहीं है। इस हितधारक के अनुसार, प्रारूप संशोधन यदि कार्यान्वित किया जाता है तो कॉल विफलता और सेवा मानदंडों की गुणवत्ता के गैर-अनुपालन का जोखिम बढ़ जाएगा।
21. प्राधिकरण इस तथ्य से अवगत है कि पीओआई क्षमता का संवर्धन एक जटिल प्रक्रिया है जिसमें कई डोमेन्स जैसे कोर, ट्रांसमिशन और स्विचिंग आदि और इन डोमेन्स से जुड़े विभिन्न तकनीकी, वाणिज्यिक, प्रापण और लॉजिस्टिक मुद्दे शामिल होते हैं और इसलिए प्राधिकरण ने इस संबंध में सेवा प्रदाताओं से प्राप्त अभ्यावेदनों का संज्ञान लिया और पीओआई क्षमता की वृद्धि की समयावधि को 21 कार्यदिवसों से बढ़ाकर 42 कार्यदिवस करने करने प्रस्ताव किया है। इस अवधि में और वृद्धि की मांग को उचित नहीं ठहराया जा सकता, विशेषकर तब जबकि प्रत्येक छह माह के अंतराल पर प्रत्येक पीओआई के लिए अपने व्यस्त घंटा आउटगोइंग ट्रैफिक पूर्वानुमान देने के लिए प्रत्येक सेवा प्रदाता के लिए प्रावधान कर दिया गया है। अब, 42 कार्यदिवसों की समयसीमा के भीतर पीओआई की क्षमता बढ़ाने में कोई दिक्कत नहीं होनी चाहिए। अम्ब्रेला रूप में समय-सीमा मुहैया कराने के मुद्दे पर प्राधिकरण ने यह देखा है कि इस

प्रावधान के कारण ऐसी स्थिति हो सकती है जिसमें अंतरसंयोजन के मांगकर्ता की तत्परता अंतरसंयोजन प्रदाता को अनुचित लाभ दे सकती है। उदाहरण के लिए, अगर अंतरसंयोजन मांगकर्ता एक कार्यदिवस में भुगतान करता है और पीओआई के बीच ट्रांसमिशन लिंक की स्थापना को तैयार रखता है, तो अंतरसंयोजन 42 कार्यदिवसों की तुलना में काफी कम समय में स्थापित हो सकता है। बहरहाल, अगर समग्र अम्ब्रेला समय-सीमा मुहैया कराई जाती है तो अंतरसंयोजन मांगकर्ता द्वारा प्रदर्शित तत्परता को अंतरसंयोजन प्रदाता द्वारा विनियमों का उल्लंघन किए बिना जब्त की जा सकती है। यह तर्क कि प्रारूप संशोधन, यदि लागू किए जाते हैं, तो इससे कॉल विफलता और सेवा की गुणवत्ता के मानदंडों के गैर-अनुपालन का जोखिम बढ़ जाएगा, सत्य से दूर है क्योंकि ट्रैफिक में कमी/वृद्धि के लिए अभी भी 15 प्रतिशत क्षमता उपलब्ध रहेगी। इसके अलावा, आपात स्थिति के मामलों में मांगकर्ता अपनी ओर से सभी चीजों को तैयार रखकर और प्रदाता के संचार का तुरंत उत्तर देकर इस अवधि को घटाकर सिर्फ 27 कार्यदिवस तक कर सकता है।

22. हितधारकों की टिप्पणियों और आगे विश्लेषण के दृष्टिगत, प्राधिकरण ने निम्नलिखित समयबद्ध तरीके से प्रारंभिक अंतरसंयोजन के लिए पोर्ट्स मुहैया कराने और पीओआई में पोर्ट्स बढ़ाने को सुनिश्चित करने के लिए समय-सीमा को 21 कार्यदिवस से बढ़ाकर 42 कार्यदिवस करने का निर्णय लिया है:

(क) एक सेवा प्रदाता, पोर्टों और सहस्थापन हेतु स्थान, यदि आवश्यक हो तो, का अनुरोध की प्राप्ति होने पर, अनुरोध प्राप्ति के सात कार्य दिवसों के भीतर स्वीकृति और मांग नोट, यदि कोई हो, पत्र जारी करेगा।

(ख) एक सेवा प्रदाता, मांग नोट प्राप्त होने पर, मांग नोट प्राप्त होने की तिथि से पांच कार्य दिवसों के भीतर राशि, यदि कोई हो, का भुगतान करेगा।

(ग) वह सेवा प्रदाता, जिसने स्वीकृति पत्र जारी किया था, अनुरोध करने वाले सेवा प्रदाता को पोर्ट की व्यवस्था करने और सहस्थापन स्थान आबंटित करने, यदि लागू हो तो, के बारे में सूचित करेगा —

- (i) यदि कोई मांग नोट जारी नहीं किया गया हो तो, इस स्वीकृति पत्र को जारी करने की तिथि से दस कार्य दिवसों के भीतर; और
- (ii) यदि मांग नोट जारी किया गया हो तो, मांग नोट के समक्ष अनुरोधकर्ता सेवा प्रदाता से भुगतान प्राप्ति की तिथि से दस कार्य दिवसों के भीतर।

(घ) एक सेवा प्रदाता, पोर्ट व सहस्थापन स्थान, यदि लागू हो, की व्यवस्था की सूचना प्राप्त होने पर, सूचना प्राप्ति के दस कार्य दिवसों के भीतर, दोनों सेवा प्रदाताओं के पीओआई के बीच सम्प्रेषण संबंध की स्थापना के बारे में दूसरे सेवा प्रदाता को सूचित करेगा।

(ङ) एक सेवा प्रदाता, पीओआई के बीच सम्प्रेषण संबंध की स्थापना की सूचना प्राप्त होने पर, सूचना प्राप्त होने के दस कार्य दिवसों के भीतर स्वीकृति परीक्षण करेगा और अन्य सेवा प्रदाता को पोर्टों के आरंभ होने के संबंध में अंतिम पत्र जारी करेगा।

23. नीचे दिए उदाहरण में, सेवा प्रदाता द्वारा मांग पत्र जारी करने के मामले में, पीओआई में पोर्ट्स का संवर्धन और प्रारंभिक अंतरसंयोजन मुहैया कराने के संबंध में अनुपालन की जाने वाली समयसीमाओं को दर्शाया गया है, जिनके लिए प्रारंभिक अंतरसंयोजन मुहैया कराने और पोर्ट के संवर्धन का अनुरोध निम्नानुसार हैं:

सेवा प्रदाता-1 से पोर्टों और सहस्थापन हेतु स्थान, यदि कोई हो, के संबंध में अनुरोध की प्राप्ति होने पर स्वीकृति पत्र और मांग नोट जारी करने के लिए सेवा प्रदाता-2 के लिए अधिकतम अवधि (कार्य दिवसों में)	7				
मांग नोट प्राप्त होने की तिथि से राशि का भुगतान करने के लिए सेवा प्रदाता -1 के लिए अधिकतम अवधि (कार्य दिवसों में)		5			
पीओआई पर अनुरोध किए गए पोर्टों की व्यवस्था किए जाने और सहस्थापन हेतु स्थान आबंटन किए जाने के संबंध में सेवा प्रदाता-2 द्वारा सेवा प्रदाता-1 को जानकारी प्रदान करने के लिए अधिकतम अवधि (कार्य दिवसों में)			10		
पीओआई के बीच सम्प्रेषण संबंध स्थापित होने के संबंध में सेवा प्रदाता -1 द्वारा सेवा प्रदाता -2 को जानकारी प्रदान किए जाने की अधिकतम अवधि (कार्य दिवसों में)				10	
सेवा प्रदाता -2 के लिए स्वीकार्यता परीक्षण करने और पोर्टों को चालू किए जाने संबंध में अंतिम पत्र जारी करने के लिए अधिकतम अवधि (कार्य दिवसों में)					10

**TELECOM REGULATORY AUTHORITY OF INDIA**

**NOTIFICATION**

**New Delhi, the 5<sup>th</sup> July, 2018**

**THE TELECOMMUNICATION INTERCONNECTION (AMENDMENT) REGULATIONS, 2018**

**(4 OF 2018)**

**F. No. 10-10/2016-BB&PA ---** In exercise of the powers conferred upon it under section 36, read with sub-clauses (ii), (iii) and (iv) of clause (b) of sub-section (1) of section 11, of the Telecom Regulatory Authority of India Act, 1997 (24 of 1997), the Telecom Regulatory Authority of India hereby makes the following regulations to amend the Telecommunication Interconnection Regulations, 2018 (1 of 2018) namely:-

<b>1</b>	(1) These regulations may be called the Telecommunication Interconnection (Amendment) Regulations, 2018 (4 of 2018).
	(2) They shall come into force from the date of their publication in the Official Gazette.
<b>2</b>	In regulation 6 of the Telecommunication Interconnection Regulations, 2018 (1 of 2018) (hereinafter

	<p>referred to as the principal regulations), after sub-regulation (3) the following proviso shall be inserted, namely:-</p> <p>“Provided that the port charges and infrastructure charges, for all ports provided before the 1<sup>st</sup> February, 2018, shall continue to be payable as per the terms and conditions which were applicable to them before the 1<sup>st</sup> February, 2018.”</p>
<b>3</b>	<p>For regulation 8 of the principal regulations, the following regulation shall be substituted, namely :-</p> <p><b>“Request for augmentation of POIs</b> —(1) Every service provider shall provide to the interconnecting service provider, at interval of every six months, its forecast of busy hour outgoing traffic, for the succeeding six months, at each POI and the first such forecast shall be provided within sixty days of the commencement of the Telecommunication Interconnection (Amendment) Regulations, 2018 and thereafter on the 1<sup>st</sup> April and 1<sup>st</sup> October every year.</p> <p>(2) A service provider may request the other service provider for additional ports at a POI, if the projected utilisation of the capacity of such POI, calculated in the manner as contained in schedule II to these regulations, at the end of sixty days from the date of placing the request, is likely to be more than eighty-five percent and such projected utilization of the capacity of POI shall be determined on the basis of the daily traffic for the preceding sixty days at the POI during busy hour:</p> <p>Provided that the service provider shall request for such number of additional ports which is likely to bring the utilization of the capacity of such POI, at the end of sixty days from the date of making request, to less than seventy-five percent.”</p>
<b>4</b>	<p>In regulation 9 of the principal regulations,</p> <p>(a) in sub-regulation (1), for the words “five working days”, the words “seven working days” shall be substituted;</p> <p>(b) in sub-regulation (2), for the words “three working days”, the words “five working days” shall be substituted;</p> <p>(c) in sub-regulation (3), for the words “five working days”, wherever occurring, the words “ten working days” shall be substituted;</p> <p>(d) in sub-regulation (4), for the words “three working days”, the words “ten working days” shall be substituted;</p> <p>(e) in sub-regulation (5), for the words “five working days”, the words “ten working days” shall be substituted;</p>
<b>5</b>	<p>After schedule I to the principal regulations, the following schedule shall be inserted, namely:-</p> <p><b>“Schedule II</b></p> <p>For given number of channels of POI, its capacity for 0.5% Grade of Service shall be deduced from the Erlang B table. The sample calculation for augmentation of ports of POI is indicated below:</p> <p>Considering that Service Provider A has, for its outgoing traffic, existing POI of 600 channels with the Service Provider B, then as per the Erlang B table, the capacity of such POI</p>

	at 0.5% Grade of Service shall be 562.3 Erlang. Now when the projected outgoing traffic of Service Provider A, at the end of sixty days from today, would be more than 477.95 Erlang (i.e. 85% of the POI capacity), it may request the Service Provider B for augmentation of the POI capacity by such number of ports which takes it to more than 637.27 Erlang (i.e. 477.95/0.75). As per Erlang B table, this would imply augmentation of ports at such POI by approximately 77 channels.”
--	--

S.K. GUPTA, Secy.

[ADVT.-III/4/Exty./135/18]

**Note 1:** The principal regulations were published vide F.No.10-10/2016-BB&PA dated 01.01.2018 (1 of 2018).

**Note 2:** The Explanatory Memorandum explains the objects and reasons of the Telecommunication Interconnection (Amendment) Regulations, 2018 (4 of 2018).

**Explanatory Memorandum to “The Telecommunication Interconnection (Amendment) Regulation, 2018 dated 05.07.2018”**

- 1 The Authority notified the Telecommunication Interconnection Regulations, 2018 on 1<sup>st</sup> January, 2018. These regulations came into effect from 1<sup>st</sup> February, 2018.
- 2 Some of the stakeholders had written to the Authority stating difficulties in implementing the aforementioned Regulations. Accordingly, meetings with the service providers were held on 9<sup>th</sup> March, 2018 and 19<sup>th</sup> March, 2018 at TRAI to understand their perspective. During the discussions in the meetings, the service providers raised mainly the following issues:
  - (a) After conversion of the ports from two way to one way as per the regulation, what will be the status of existing annual port charges being paid between the TSPs.
  - (b) Since TRAI has already prescribed 0.5% POI congestion norm through QoS regulations, there may be no need to have an additional norm of bringing down the POIs capacity utilisation to less than 60%. According to them, currently the POIs are being utilized till as high as 85%-90% of their capacity while still complying with the QoS norm. However, the regulation has specified utilization of POIs to be as low as 60%-70% which is uncalled for as it will lead to inefficient use of network resources leading to unnecessary cost implications.
  - (c) For provisioning of ports in time bound manner, they suggested that in line with the existing practice, the seeker should continue to make a forecast of required port capacity for the next 6 months to enable the other party to dimension its network accordingly.
  - (d) According to service providers, the augmentation of POI capacity is a complex process requiring involvement of multiple domains such as core, transmission, and switching etc. and

various technical, commercial, procurement and logistic issues pertaining to these domains and therefore, the time frame of 21 days specified in Regulation becomes a challenge.

- 3 The Authority examined the issues raised by the service providers and issued “The draft Telecommunication Interconnection (Amendment) Regulation, 2018” on 08.05.2018 for the consultation of the stakeholders. The draft Regulation was placed on the website of TRAI i.e. [www.trai.gov.in](http://www.trai.gov.in) for public consultation. Stakeholders were requested to submit their comments by 18.05.2018. The comments were received from 8 stakeholders.

**A. Analysis of the Key Issues raised in “The draft Telecommunication Interconnection (Amendment) Regulations, 2018” issued on 08.05.2018.**

- 4 Following were the issues raised for consultation:

- (i) *In regulation 6 of the Telecommunication Interconnection Regulations, 2018 (1 of 2018) (hereinafter referred to as the principal regulations), after sub-regulation (3) the following proviso shall be inserted, namely:-*

*“Provided that the port charges and infrastructure charges for all ports provided before the 1<sup>st</sup> February, 2018 shall continue to be payable as per the terms and conditions which were applicable to them before the 1<sup>st</sup> February, 2018.”*

- (ii) *For regulation 8 of the principal regulations, the following regulation shall be substituted:*

**“Request for augmentation of POIs —** (1) *Each service provider shall provide its forecast of busy hour outgoing traffic for each POI, at intervals of every six months, to the interconnecting service provider and the first such forecast shall be provided within sixty days of the commencement of “The Telecom Interconnection (Amendment) Regulations, 2018” and thereafter on the 1<sup>st</sup> April and 1<sup>st</sup> October every year.*

(2) *A service provider may request the other service provider for additional ports at a POI, if the projected utilisation of the capacity of such POI, calculated in the manner as contained in schedule II to these regulations, at the end of sixty days from the date of placing the request, is likely to be more than eighty-five percent and such projected utilization of the capacity of POI shall be determined on the basis of the daily traffic for the preceding sixty days at the POI during busy hour:*

*Provided that the service provider shall request for such number of additional ports which is likely to bring the utilization of the capacity of such POI, at the end of sixty days from the date of making request, to less than seventy-five percent.”*

(iii)

<i>In regulation 9 of the principal regulations,</i>
<i>(a) in sub-regulation (1), for the words “five working days”, the words “seven working days” shall be substituted;</i>
<i>(b) in sub-regulation (2), for the words “three working days”, the words “five working days” shall be substituted;</i>
<i>(c) in sub-regulation (3), for the words “five working days”, wherever occurring, the words “ten working days” shall be substituted;</i>
<i>(d) in sub-regulation (4), for the words “three working days”, the words “ten working days” shall be substituted;</i>
<i>(e) in sub-regulation (5), for the words “five working days”, the words “ten working days” shall be substituted;</i>

(iv) After schedule I to the principal regulations, the following schedule shall be inserted, namely:-

**“Schedule II**

*For given number of channels of POI, its capacity for 0.5% Grade of Service shall be deduced from the Erlang B table. The sample calculation for augmentation of ports of POI is indicated below:*

*Considering that Service Provider A has, for its outgoing traffic, existing POI of 600 channels with the Service Provider B, then as per the Erlang B table, the capacity of such POI at 0.5% Grade of Service shall be 562.3 Erlang. Now when the projected outgoing traffic of Service Provider A, at the end of sixty days from today, would be more than 477.95 Erlang (i.e. 85% of the POI capacity), it may request the Service Provider B for augmentation of the POI capacity by such number of ports which takes it to more than 637.27 Erlang (i.e.  $477.95/0.75$ ). As per Erlang B table, this would imply augmentation of ports at such POI by approximately 77 channels.”*

- 5 An analysis of these issues based on the comments and inputs received from stakeholders is presented below:

- (1) **In regulation 6 of the Telecommunication Interconnection Regulations, 2018 (1 of 2018) (hereinafter referred to as the principal regulations), after sub-regulation (3) the following proviso shall be inserted, namely:-**

**“Provided that the port charges and infrastructure charges for all ports provided before the 1<sup>st</sup> February, 2018 shall continue to be payable as per the terms and conditions which were applicable to them before the 1<sup>st</sup> February, 2018.”**

- 6 While some of the stakeholders have opposed the insertion of this proviso, one stakeholder has argued in favour of the proposed amendment. Another stakeholder has stated that as the content /subject matter of the draft amendment is sub-judice in Hon’ble Delhi High Court, the Authority may await the outcome in the matter before making any amendment in the principal regulations.
- 7 Stakeholder supporting the proposed amendment has suggested that proposed amendment should include such TSPs also who have been issued fresh UL upon expiry of their old access service licences and are continuing with their interconnectivity with other TSPs without renewing their interconnect agreement. As per this stakeholder, responsibility for augmentation of Ports is of other TSP only; hence, it should not be asked to pay for augmentation of Ports, which might also have bearing on various ongoing Court cases on Port Charges.
- 8 On the other side, the stakeholders opposing the insertion of this proviso have argued that the proposed clause defeats the principle of equity and fairness and goes against the spirit of reciprocity in the interconnection and the regulations. They have also argued that each service provider should bear all expenses and media requirement for their outgoing traffic. As per them, the Regulations cannot mandate that for existing ports, existing terms will continue for the port charges and infrastructure charges. It has also been argued that interconnection charges can either be prescribed by Regulations or mutually agreed. One stakeholder has also argued that once the existing ports gets converted to carry one way traffic, it is impermissible to pay for ports used by other service provider for his outgoing traffic. According to this stakeholder, in line with the amendment to the port charges regulations, even for the existing ports, each party should bear the cost of the EIs required for carrying the outgoing traffic from its network.
- 9 The argument that since the subject matter of the draft amendment is sub-judice in Hon’ble Delhi High Court, the Authority may await the outcome in the matter before making any amendment in the principal regulations is not tenable. While issuing notice in the matter, Hon’ble Court has not restrained the Authority from taking any further action.



- 10 As far as the issues relating to renewing of the interconnection agreements on expiry of the licenses and augmentation of ports are concerned, the same have already been decided in the Principal Regulations. These are not the subject matter of the present amendment. Further, this amendment has no relation with the rate of Port Charges.
- 11 The stakeholders' argument that the proposed clause defeats the principle of equity and fairness and goes against the spirit of reciprocity in the interconnection is incorrect because in all fairness the requirement that for carrying its outgoing traffic, after conversion of ports, each service provider shall seek ports would ensure equity and the reciprocity in the interconnection. Interconnection charges for new ports shall be mutually agreed by the service providers. To implement this decision, the conversion of the existing ports from bothway to one way traffic is necessary. Existing ports and associated infrastructure like co-location space, media used for connecting two service providers' ports etc. have already been put in place as per agreement signed between the two interconnecting service providers. The argument of a stakeholder that once the existing ports get converted to carry one way traffic, it is impermissible to pay for ports used by other service provider for his outgoing traffic is not tenable as the existing ports will continue to be used by both the service providers after conversion also as was being done earlier. The conversion of the existing ports for carrying one way traffic has no bearing on existing infrastructure and therefore, on commercials. While issuing the principal regulations, dated 01.01.2018, it was never the intention of the Authority to have an effect on the existing arrangement between the service providers as far as charges for port and infrastructure charges are concerned. This proviso is only to have clarity, and to avoid any confusion that may arise at later date.
- 12 Accordingly, the Authority is of the view that as far as the issues relating to charges for the existing ports (provided before 1<sup>st</sup> February, 2018) are concerned, conversion of these ports from both way to one way should not affect the commercial arrangement already in place between the two connecting service providers.
- 13 In view of the comments of the stakeholders and further analysis, the Authority has decided that:  
In regulation 6 of the Telecommunication Interconnection Regulations, 2018 (1 of 2018), after sub-regulation (3) the following proviso shall be inserted, namely:-
- “Provided that the port charges and infrastructure charges, for all ports provided before the 1<sup>st</sup> February, 2018, shall continue to be payable as per the terms and conditions which were applicable to them before the 1<sup>st</sup> February, 2018.”
- (2) **For regulation 8 of the principal regulations, the following regulation shall be substituted:**
- “Request for augmentation of POIs --- (1) Each service provider shall provide its forecast of busy hour outgoing traffic for each POI, at intervals of every six months, to the interconnecting service provider and the first such forecast shall be provided within sixty days of the commencement of “The Telecom Interconnection (Amendment) Regulations, 2018” and thereafter on the 1st April and 1st October every year.

**(2) A service provider may request the other service provider for additional ports at a POI, if the projected utilisation of the capacity of such POI, calculated in the manner as contained in schedule II to these regulations, at the end of sixty days from the date of placing the request, is likely to be more than eighty-five percent and such projected utilization of the capacity of POI shall be determined on the basis of the daily traffic for the preceding sixty days at the POI during busy hour:**

**Provided that the service provider shall request for such number of additional ports which is likely to bring the utilization of the capacity of such POI, at the end of sixty days from the date of making request, to less than seventy-five percent.”**

14 As far as first issue i.e. regulation 8(1) is concerned, majority of service providers have expressed their views either in favour of proposed clause or have not submitted any comments. One service provider while supporting the proposed clause has submitted that in addition, forecast should include number of ports and expected rise in traffic in Erlangs also. On the other side, one service provider has submitted that proposed clause should be dropped. In support of this submission, it has argued that the provision for bi-annual traffic forecast in the draft amendment is just for the purpose of informing the interconnected partners of the impending traffic growth patterns and have no relation with actual demand of E1 ports. According to this stakeholder, this requirement is redundant in view of the continuous process of augmentation of E1s based on past and impending traffic growth. It has been further argued that this will lead to a new Point of contention between a new entrant and TSPs, who would start disputing projections provided for E1 augmentation. It may also lead to a situation where the incumbent TSPs might refuse immediate augmentation in the absence of availability of traffic projections, which can be submitted only bi-annually. One stakeholder has submitted that interval of the forecast should be reduced to three months in place of six months.

15 The interconnected telecommunication networks of different service providers works as a system, which needs to ensure congestion free completion of voice calls across the networks. To meet this objective, the traffic forecasts at regular intervals are important for planning the expansion of any switching and transmission networks capacities. Especially, it becomes more important when the decisions of one service provider may affect the capacity planning of the interconnecting service provider's network. Forecasting of traffic on biannual basis would provide sufficient information in advance and time to each service provider for expansion of networks. It is expected that, forecasting of traffic would help in ensuring augmentation of POIs within time limit as provided in the regulations. The apprehension that it may serve no purpose and lead to new Point of contention appears to be without any rationale. With sufficient safe guards such as defining of time frame for

provisioning of initial interconnection as well as augmentation of POIs provided under TIR, 2018 and the present amendment to the TIR, 2018, possibility of any refusal by the incumbent operators does not appear to be a reality. Accordingly, the Authority is of the view that requirement of providing traffic forecast initially within 60 days and thereafter on a biannual basis is justified. As far as demand for inclusion of number of ports as well as traffic in Erlang in the projection is concerned, with the insertion of Schedule-II, in the present amendment, this issue has already been taken care of.

- 16 On the second issue i.e. 8(2), divergent views have been received from the stakeholders. Few stakeholders are of the view that the issue of augmentation of ports be left to mutual discussions between operators and no regulatory mandates should be imposed. They have further submitted that 0.5% POI Congestion norm is already laid out; hence there is no need to have any additional norms based on capacity utilization. It has also been submitted by few stakeholders that request for augmentation of POI can be initiated at 90% (instead of 85%) while still having sufficient headroom to undertake augmentation and maintain QoS. Request for augmentation can be made for such additional ports which can bring the utilization to 80%. It has been argued that increased capacity of circuits increases the efficiency utilization of POI. It has also been submitted by a stakeholder that in this regard, it will be helpful if it is clarified both in Regulation 8 as well as in Schedule II, that Busy Hour is clearly defined as Time consistent daily Busy Hour traffic for all trunk groups (& POI locations) in the circle at a network level for a service provider and not use Bouncing Busy Hour (BBH).
- 17 On the contrary, one service provider has opposed any change in the existing clause of TIR, 2018. It has submitted that the time period of monitoring traffic for preceding 60 days is extensively long for using as projection of traffic for next 60 sixty days as it presumes that the traffic growth will be similar for 4 months, which is highly unlikely. Therefore the existing time period provided under TIR, 2018 i.e. 30 + 30 days is optimum and should continue unchanged. It has further submitted that increase in projected traffic limits and proposed revised timelines of 42 working days for augmentation will substantially increase the risk of POI congestion and call failures. Its argument behind this is that if the traffic is brought down to only 75% post augmentation and the demand is made only at projected traffic utilization level of 85%, then even a slight variation in actual traffic growth will correspond to increased utilization of more than 95%, thus by the time augmentation happens the call failures would have already started.
- 18 While analysing the comments of the stakeholders, the Authority observed that while ensuring the compliance of POI congestion norms prescribed through QoS regulations, it is also important to ensure optimum utilization of POI capacity. In order to ensure that these self conflicting objectives are achieved, the decision for augmentation of POIs capacities can't be left on mutual understanding of

service providers only. Congestion at POIs may have spiralling effect on functioning of the other elements of the network also. Accordingly, it is always advisable to dimension the POIs capacities in such a manner that in most of the situations, congestion on POIs can be avoided. On one side, utilization of POIs at 60%-70% level may lead to inefficient use of network resources, on the other side utilization of POIs at 90% or above level may lead to POI congestion. The Authority further observed that the change in time period from thirty days to sixty days will provide a reasonable window for analysis and provisioning of additional ports. The apprehension that increased level of use (85%) for initiating the request for POI capacity augmentation or increase in duration (60 days) for analysis and projection may cause POI congestion is unfounded. Further, the authority is of the view that Time Consistent Daily Busy Hour Traffic may not give a true picture of actual traffic.

19 In view of the comments of the stakeholders and further analysis, the Authority has decided that:

For regulation 8 of the principal regulations, the following regulation shall be substituted:

**“Request for augmentation of POIs ---** (1) Every service provider shall provide to the interconnecting service provider, at interval of every six months, its forecast of busy hour outgoing traffic, for the succeeding six months, at each POI and the first such forecast shall be provided within sixty days of the commencement of the Telecommunication Interconnection (Amendment) Regulations, 2018 and thereafter on the 1<sup>st</sup> April and 1<sup>st</sup> October every year.

(2) A service provider may request the other service provider for additional ports at a POI, if the projected utilisation of the capacity of such POI, calculated in the manner as contained in schedule II to these regulations, at the end of sixty days from the date of placing of the request, is likely to be more than eighty-five percent and such projected utilization of the capacity of POI shall be determined on the basis of the daily traffic for the preceding sixty days at the POI during busy hour:

Provided that the service provider shall request for such number of additional ports which is likely to bring the utilization of the capacity of such POI, at the end of sixty days from the date of making request, to less than seventy-five percent.”

(3)

In regulation 9 of the principal regulations,
(a) in sub-regulation (1), for the words “five working days”, the words “seven working days” shall be substituted;
(b) in sub-regulation (2), for the words “three working days”, the words “five working days” shall be substituted;
(c) in sub-regulation (3), for the words “five working days”, wherever occurring, the words “ten working days” shall be substituted;
(d) in sub-regulation (4), for the words “three working days”, the words “ten working days” shall be substituted;
(e) in sub-regulation (5), for the words “five working days”, the words “ten working days” shall be substituted;

shall be substituted;
-----------------------

- 20 Different views have been received from stakeholders in response to this issue. On one side, few stakeholders have argued for increasing the time-period from proposed 42 working days. However, among them, there exist different views. Whereas one state PSU has suggested that the total time frame should be at least 70 days for initial interconnection and at least 60 days for augmentation, some stakeholders have stated that the revised timeline should be of 60 working days considering the intricacies and inter-dependency involved in the activity of augmentation of POI's & some are of the view that the earlier mandate of 90 days is ideal. It has been further submitted that the compliance should be assessed on the umbrella time period of 60 working days and the days mentioned for each of the activity should be symbolic and indicative. This will provide flexibility to both the interconnected operators while achieving the end purpose within the overall time frame. On the other hand some stakeholders have argued against the proposed increase in the time-period. One stakeholder is of the view that these timelines are excessive, as both parties monitor traffic at POIs and are aware of the impending requirements. Thus the other TSP is also aware of growth of its incoming traffic at the POIs and should be ready for augmentation. Therefore, the timelines are optimum in the TIR 2018 and there is no need to change the same. According to this stakeholder, the draft amendment, if implemented, will increase the risk of call failures and non-compliance with Quality of Service Benchmarks.
- 21 The Authority is aware of the fact that the augmentation of POI capacity is a complex process requiring involvement of multiple domains such as core, transmission, and switching etc. and various technical, commercial, procurement and logistic issues pertaining to these domains and therefore, the Authority took the cognisance of the representations received from service providers in this regard and proposed to increase the time period for augmentation of POI capacity from 21 working days to 42 working days. Seeking further increase in this duration cannot be justified especially when the provision has been made for each service provider to forecast its busy hour outgoing traffic for each POI, at interval of every six months. Now, there should not be any difficulty in augmenting the capacities of the POIs within the timeframe of 42 working days. On the issue of providing the time-frame in an umbrella form, the Authority observed that this provision may lead to a situation in which promptness of interconnection seeker may provide undue advantage to the interconnection provider. For illustration purpose, if the interconnection seeker pays the amount in one working day and keeps the establishment of transmission link between the POIs ready, the interconnection may be established in a much shorter period as compared to 42 working days. However, if the overall umbrella time-frame is provided then the promptness shown by interconnection seeker may be forfeited by the interconnection provider even without violating the regulations. The argument that the draft amendment, if implemented, will increase the risk of call failures and non-compliance with Quality of Service Benchmarks is far from truth as still 15% headroom would be available for handling of

fluctuations in traffic. Further, in cases of emergency, the seeker can reduce this period to 27 working days only by keeping everything ready on its end and responding to the providers' communications on promptly basis.

22 In view of the comments of the stakeholders and further analysis, the Authority has decided to increase the time-frame of 21 working days to 42 working days to ensure provisioning of ports for initial interconnection and augmentation of ports at POIs in a following time-bound manner:

- (a) A service provider, upon receipt of request of ports and collocation space, if required, shall issue letter of acceptance and demand note, if any, within seven working days of the receipt of request.
- (b) A service provider, upon receipt of the demand note, shall pay the amount, if any, within five working days from the date of receipt of demand note.
- (c) The service provider, who issued the letter of acceptance, shall intimate the requesting service provider about the provisioning of the requested ports at the POI and allocation of collocation space, if applicable,--
  - (i) within ten working days from the date of issue of its letter of acceptance, in case no demand note was issued; and
  - (ii) within ten working days from the date of receipt of payment from the requesting service provider against the demand note, in case a demand note was issued.
- (d) A service provider, upon receipt of the intimation about provisioning of the port and allocation of the collocation space, if applicable, shall, within ten working days of the receipt of the intimation, intimate the other service provider about establishment of transmission link between the POIs of the two service providers.
- (e) A service provider, upon receipt of the intimation about establishment of transmission link between the POIs, shall, within ten working days of the receipt of the intimation, carry out acceptance testing and issue final letter of commissioning of the ports to the other service provider.

23. The following illustration demonstrating the various timelines to be adhered to with respect to provisioning of initial interconnection and augmentation of ports at POIs, in case demand note is issued by the service provider, to whom request is made for provisioning of initial interconnection or augmentation of ports is as under:

Maximum period (in working days) for service provider-2 to issue letter of acceptance and demand note, if any, upon receipt of request of ports and collocation space from service provider-1	7				
Maximum period (in working days) for service provider-1 to pay the amount from the date of receipt of the demand note		5			

Maximum period (in working days) for service provider-2 to intimate service provider-1 about the provisioning of the requested ports at the POI and allocation of collocation space			10		
Maximum period (in working days) for service provider-1 to intimate service provider-2 about establishment of transmission link between the POIs				10	
Maximum period (in working days) for service provider-2 to carry out acceptance testing and issue final letter of commissioning of the ports					10